

## 東アジアを視野に入れた広域圏の成長の課題

財団法人環日本海経済研究所

理事長 吉田 進

1. 日本では、ここ数年来、東アジア共同体の論議が重ねられてきた。それは ASEAN+3 と ASEAN+6 の論議である。現在並行して進んでいるが、共通の目標は東アジア共同体の構築である。この主たる内容は、貿易障害の排除で、FTA や EPA の締結が中心となっている。
2. この地域構成に入っていないアメリカとロシアは、APEC の活動の活発化に力を入れている。特に ASEAN+6 は APEC と重複しているので意味がないとアメリカは主張している。
3. 金融危機克服の中で、BRICs と北東アジア局地経済圏の役割が増大している。特に中国は GDP8%の成長を目指しており、経済回復の過程でリーダー的な役割を果たしている。今年中に世界で GDP 第2位になる。  
ロシア・モンゴルを含む北東アジア 6カ国の人口は 16.7 億人。世界 66 億人の 25.3% (EU は 4.9 億人、7.1%に過ぎない)。GDP でみると日、中、韓、ロが世界 11 位までに入っている。2007 年には合計 10 兆ドルで世界の GDP の 20%を占めた。  
ロシアの鉱物資源：世界の埋蔵量の 21%、300 兆ドル。その 80%はシベリアと極東にある。
4. 北東アジアの地域構成には、上述の東アジア構想に含まれないロシアとモンゴルが入っており、エネルギー・環境、ロジスティクス、貿易・投資、金融などの問題を中心に結集を強めている。

特に最近、ロシアがアジア諸国向けに石油、天然ガスを供給するため、パイプラインや港湾の建設など安定した供給体制を作り始めた。

- ・2006年10月 サハリン1の原油をデカストリー港から供給開始。
- ・2008年12月 サハリン2の原油をプリゴロドナヤ港から供給開始。
- ・2009年3月 同港からサハリン2のLNGの供給開始(960万トン/年)。
- ・2009年末 東シベリア～太平洋石油パイプラインのタイシエツトからスコボロジノまでの部分(2,757km)と原油積み出し基地であるコジミノ港が完成し、2010年から鉄道輸送で1,500万トンの原油供給を開始予定。〈資料1〉
- ・2011年 ロシアのスコボロジノから中国の大慶までの石油パイプラインが完成予定。1,500万トン/年を供給。
- ・2011年 ハバロフスクからウラジオストクまでの天然ガスパイプラインが完成予定。

- ・2013年 東シベリアのガスがウラジオストクに供給され、LNG基地の建設予定。
- ・2012年 エリザロフ岬に石油精製・石油化学工場（第1期 1,000万トンの処理能力）が完成。

以上の体制が整うと、北東アジア諸国のエネルギーバランスに著しい変化が起こるであろう。日本の中近東への石油依存度は90%から60%台へ減少する。

環境面でも、中国から飛来する黄砂が富山の立山に土色の雪をもたらす、ロシアのアムール川の流氷が北海道の紋別に流れてくるなど、この地域は隣接し、相互に関連しあっている。北海道庁や北海道大学がイニシアティブを取ってオホーツク海域の協力を進めているが、まず環境問題を取り上げている。CO<sub>2</sub>の取引では、まずロシアが対象国となる。日中間では「日中省エネルギー・環境総合フォーラム」を3回開催している。

輸送回廊、貿易・投資、金融関係でも域内の協力関係が大きく進んでいるのは言うまでもない。

この地域が、日本に一番近接しており、最大の貿易取引の地域となる。中国では2003年から東北振興政策を実施しており、ロシアでは2007年に極東ザバイカル経済社会発展特別プログラムが採択されるなど、地域の発展方向が明らかになっている。

こうした状況下、中国は、東シベリアー太平洋石油パイプラインのロシア・スコボロジノから大慶までの支線を2011年までに建設することをロシアと合意し（4月21日）、同江とニジニレニンスコエを結ぶアムール川にかかる鉄橋の建設を決めた。またモンゴルのチョイバルサンから中国のアルサンまでの鉄道建設を計画の中に入れた。これができるとうモンゴル東部と日本海がつながる。

韓国は、ロシア・ハサンから北朝鮮・羅津までの鉄道建設に投資することを予定している。

この地域は日本にとっても最も重要な地域であるが、日本としての政策が確立されていない。その理由は、朝鮮半島の不安定さである。しかしこれは時間の問題であり、北東アジアを対象とした政策立案が必要である。

5. 五全総で“日本海国土軸”が取り上げられ、この名称は認知されてきたが、重点的な政策は相変わらず大都市圏に集中している。

日本海沿岸の各県は、後背地としての太平洋岸の大都市とそれぞれ結びついており、日本海沿岸各県はほとんどが太平洋側諸県との経済圏域の形成を目指している。そのため日本海側諸県の連帯感は弱い。

日本海軸に沿ったロジスティクスも整っているとは言い難い。貨物の流通は、日本海側から太平洋側へ多く、日本海軸に沿った流れは少ない。日本海沿岸に、日本海国土軸に沿った新幹線があつてしかるべきだがそれもない。北陸新幹線が2014年に完成するが、それは新潟県南西部ー富山県ー石川県を結ぶ日本海に沿った初めての新幹線となる。現在のところ、会議を開くにも東京に集まる方が交通の便が良いということになる。

しかし、日本海沿岸各県に共通したものがある。それは、90年代から始まった対岸各国との交流であり、貿易の促進である。各県で共通しているのは、対岸各国との自治体政府の交流（1980年代）から始まり、青少年・婦人団体を巻き込んだ交流（1990年代）となり、さらに拡大された貿易・経済交流（2000年代）となった。

貿易では、特に海産物、木材（1960年代から）と中古車（1990年代）は、各県とも扱ってきた。

6. 貨物の移動が進み、人的交流が進む中で、最近各県が取り組んでいるのが海上輸送である。

北海道	2007～2008年に北海道庁北海道開発局が中心となりロシアとの貿易の可能性に関する調査を行った。結論の1つはサハリンとの交流は継続する一方、大陸との交流を重点とし、航空路、航路の開設をターゲットとした。
青森県	2003年～2005年、青森港とロシア・ウラジオストクとの航路開設に向けた調査を行い、ロシアの海運研究所と共同シンポジウムを数回開いた。みちのく銀行がロシアから撤退（みずほ銀行が事業継承）したことにより、若干の変化がある。
秋田県	鉄道と船舶の一貫輸送「環日本海シーアンドレール構想」を進め、2008年に実証実験を行った。今年も継続。
山形県	酒田港をロシア・北東アジア向けの国際物流拠点とする戦略案を検討するとともに、リサイクルポートを推進している。夏場はハルビン～酒田港の「東方水上シルクロード」が稼動する。古紙の輸出、平田牧場用の飼料の輸入が中心。
富山県（伏木港、富山新港）	1993年に始まった FESCO ルーシ号の定期航路（ウラジオストク～伏木港、週1便）の継続。
福井県（敦賀港）	2008年3月、大水深岸壁を持つ多目的国際ターミナルを供用開始。「環日本海航路利用促進懇談会」にて研究を継続。
舞鶴港	1958年以降、飯野港運がロシア・ナホトカへのコンテナ船を運航している。
鳥取県（境港）	境港～東海～ウラジオストクの日韓ロ国際定期貨客船航路を2009年6月29日に開設。＜資料2＞
島根県（浜田港）	ウラジオストクからの非定期的なロシア船の運航があり、リーファーコンテナを積載することによって農産物の輸出が図られている。
新潟県	韓、中、露、日の合弁運行会社“北東アジアフェリー”を創設、韓国・東草～新潟～ロシア・トロイツァ港のV字型航路を2009年6月29日から運航開始。＜資料2＞

なお商船三井・FESCOのコンテナ船が月2回、日本の数港とロシア・ポストチヌイ港間を運航している。新しい動きはトヨタの部品を入れたコンテナ輸送(ポストチヌイ港)、マツダ(トロイツァ港)、日産(ウラジオストク港)の新車輸送である。

#### 7. 今後の課題<資料3>

##### (1) 北東アジア諸国との交流の“面”を日本海沿岸各県が担う

後背地である太平洋岸とのロジスティクスを活用して物流の流れを作ると同時に、日本海国土軸各県の連携を意識的に強化する。渤海王国との交流(727年～930年)は歴史的な背景をなす。

##### (2) そのために点と点(各自治体独自の動き)と並行して、面と面(自治体連合同士)の交流を強化する

例：日ロ沿岸市長会議(1970年～、今年22回目の開催)

日中経済協力会議(2000年から、中国東北3省と内モンゴル自治区との会議)

日ロ極東地域協力会議(ハバロフスクにて2007年から)

##### (3) 情報交換の“場”づくり

各港の対岸港との交流状況を相互に情報提供する。

例：NPO法人北東アジア輸送回廊ネットワーク

シンクタンクの相互関係：HIT(北海道総合研究調査会)、ERINA、ほくとう総研(北海道東北地域経済総合研究所)、北陸AJEC(北陸環日本海経済交流促進協議会)等共通したホームページを作る

##### (4) 観光事業の促進

例：日本がイニシアティブをとっている北東アジア国際観光フォーラムへの積極的参加。今年ハバロフスク(第6回)、来年はハルビンで開催予定。

##### (5) シーアンドレール構想を実現するためのシベリア鉄道の運賃の調整、安定運行(運行スケジュールの厳守)の実現。

##### (6) トロイツァ新港建設への参加。1960年代にポストチヌイ港を日本の参加によって作った経験を生かす。日本側各港が使いやすいようにする。<資料4>

・コンテナターミナル：最大取り扱い能力一年間150万TEU

・穀物ターミナル：最大取り扱い能力一年間500万トン

・石炭ターミナル：最大取り扱い能力一年間1,000万トン

・自動車ターミナル：最大取り扱い能力一年間50万台

・旅客ターミナル：最大取り扱い能力一年間35万人

・鋼板コイル積み替えターミナル：最大取り扱い能力一年間100万トン

・木材ターミナル：最大取り扱い能力一年間35万立方メートル

##### (7) その他、地方の経済交流の活発化に向けて

① 姉妹都市の関係を行政に限定せず、経済・貿易関係に拡大していく

② 北東アジア諸国からの企業誘致

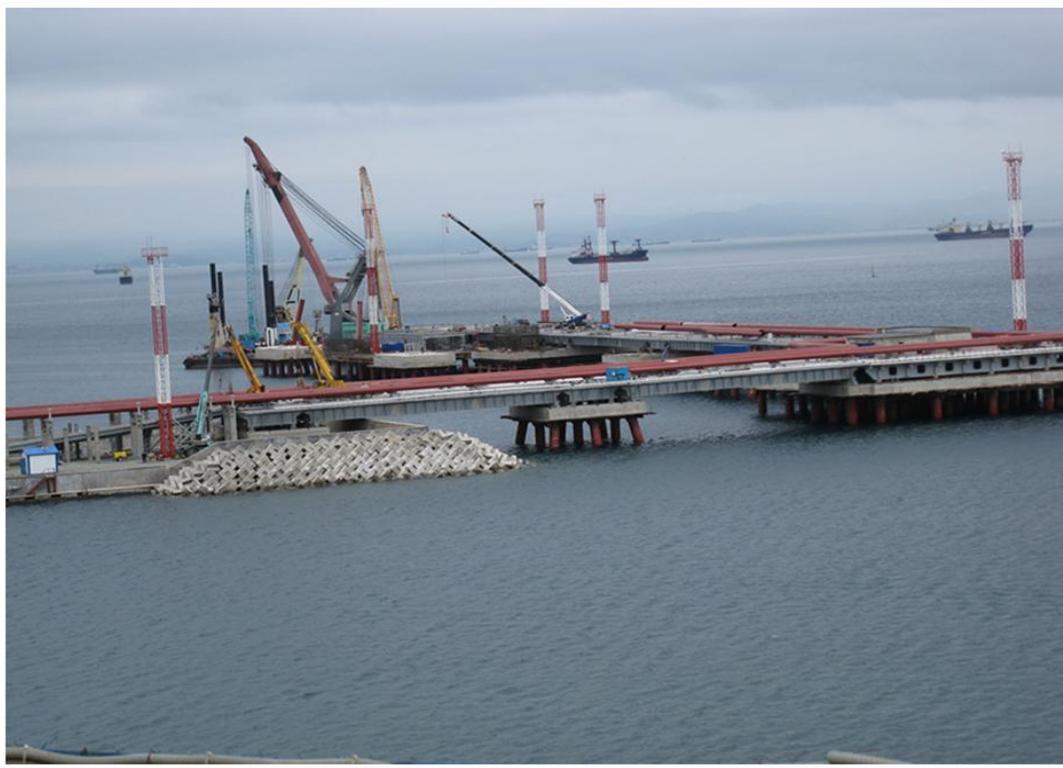
企業は東京に行きがちなので、地域の優遇措置が必要

第3回広域自立・成長政策委員会  
2009年8月24日

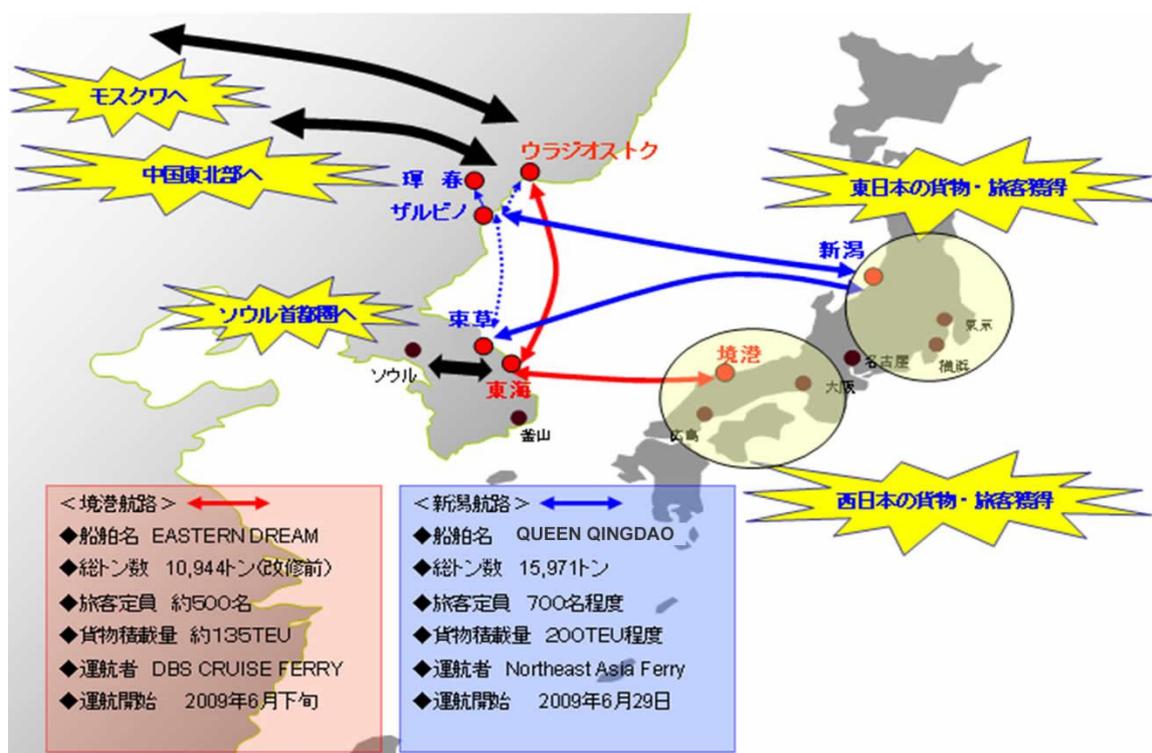
- ③ 地域に根付いた貿易商社の育成  
アドバイザーの活用（浜田港－浅井氏、境港－長谷川氏、富山－藤野氏、新潟－前田氏、北海道－内山氏）
- ④ 大手商社の支店の中に中国、ロシアの専門家をおき、地方の貿易拡大に貢献する。

参考資料

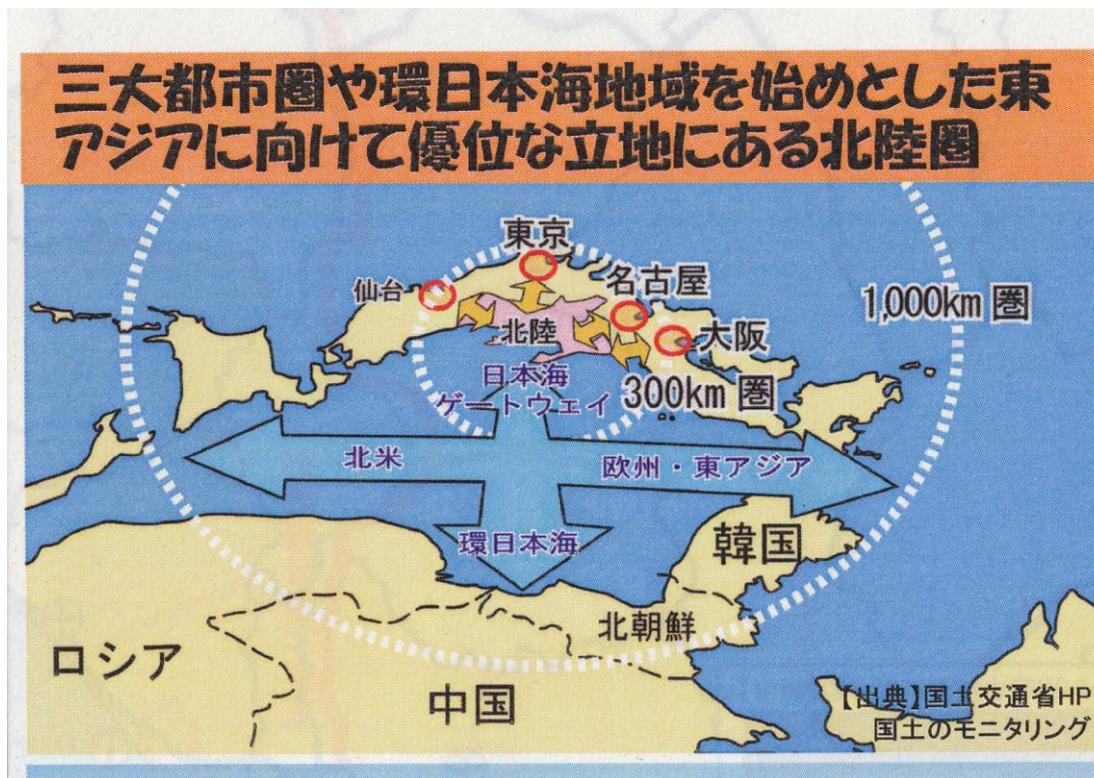
<資料1> コジミノ港



<資料2> V字型航路



<資料3>北陸圏の地図



<資料4>トロイツァ新港

